Città
metropolitana
di Milano

SETTORE PIANIFICAZIONE TERRITORIALE GENERALE E RIGENERAZIONE URBANA

Accordo Territoriale ai sensi dell'art.10 del PTM per la proposta di pianificazione comunale di rilevanza sovracomunale avente ad oggetto:
'Realizzazione di un Polo di Alta Tecnologia (polo produttivo di tipo innovativo e relativi servizi) nell'ambito denominato EX NOVACETA AR2 del PGT del Comune di Magenta'.

CONFERENZA CONSULTIVA DI CONCERTAZIONE
VERBALE
11 febbraio 2026

In data 11 febbraio 2026 alle ore 17,00 presso la sede istituzionale di Città metropolitana di Milano, Via Vivaio n. 1 Milano, il Vice Sindaco Francesco Vassallo, presiede la Conferenza consultiva di concertazione per la definizione dell'accordo territoriale di cui all'art. 10 delle NdA del PTM per l'intervento di rilevanza sovracomunale avente ad oggetto: **'Realizzazione di un Polo di Alta Tecnologia ("polo produttivo di tipo innovativo e relativi servizi") nell'ambito denominato EX NOVACETA AR2 del PGT del Comune di Magenta'.**
Il Vice Sindaco Francesco Vassallo dichiara aperta la seduta e, ai sensi dell'art.9 della Disciplina di funzionamento della Conferenza (di cui al Decreto Dirigenziale n. 9583 del 21/11/2023) nomina Segretario della Conferenza l'arch. Giovanni Longoni, Funzionario del Settore Pianificazione territoriale e rigenerazione urbana;

Rappresentante unico per la CMM, ai sensi dell'art. 12 della Disciplina di funzionamento della Conferenza, è l'arch. Isabella Susi Botto, Direttore del Settore Pianificazione territoriale generale e rigenerazione urbana, che viene assistita dal Relatore tecnico, di cui all'art. 6 della Disciplina di funzionamento della Conferenza, arch. Nausica Pezzoni.

L'arch. Giovanni Longoni, accerta la presenza dei soggetti aventi idoneo titolo di rappresentanza ai sensi dell'art.11 della Disciplina di funzionamento della Conferenza

Comune di Magenta: Comune proponente nella persona del Sindaco, Luca Del Gobbo Assessore all'Urbanistica ed Edilizia, Simone Gelli Ing. Alberto Lanati, Dirigente tecnico Geom. Angelo Schinocca, Funzionario tecnico	PRESENTI	

Comune di Marcallo con Casone nella persona del Sindaco Fausto Coatti Assessore Luigi Oldani Arch. Daniele Rivola, Responsabile area tecnica	PRESENTI	
Comune di Boffalora Sopra Ticino nella persona del Sindaco, Sabina Doniselli. Arch. Gabriela Nava- Responsabile Area Lavori Pubblici e Urbanistica	PRESENTE PRESENTE//in video collegamento	
Parco Lombardo della Valle del Ticino nella persona del Presidente Ismaele Rognoni Arch. Francesca Trotti - Responsabile del Settore Pianificazione, Paesaggio e GIS	PRESENTI	
Città Metropolitana di Milano nella persona del Vice Sindaco Francesco Vassallo Arch. Isabella Susi Botto (Rappresentante unico CMM) Direttore Settore Pianificazione territoriale e rigenerazione urbana Arch. Giovanni LONGONI Arch. Nausicaa PEZZONI Arch. Luca TERLIZZI //in video collegamento Arch. Daniela Cereghini Dott.ssa Sanam Nasiri Funzionari del Settore Pianificazione territoriale e rigenerazione urbana	PRESENTE PRESENTI	

Si dà atto che sono presenti **5 enti correttamente rappresentati**.
Si dichiara la validità della seduta, ai sensi dell'art.13 della Disciplina di funzionamento della Conferenza, valutata la presenza della maggioranza dei soggetti aventi diritto di voto regolarmente convocati.

Il Presidente cede la parola all'arch. Isabella Susi Botto, che espone lo stato di avanzamento della procedura:

BOTTO di CMM: Durante la seconda riunione della conferenza si è ribadito l'obiettivo di trovare una puntuazione condivisa da sottoporre al voto e da inserire nell'Accordo che sarà sottoscritto da tutte le amministrazioni, definendo così gli impegni che il Comune assumerà nella convenzione con l'operatore. Dopo la precedente riunione, sono stati approfonditi alcuni aspetti critici emersi, in particolare alcune carenze nel bilancio delle diffusività relativamente alle compensazioni territoriali proposte dal Comune di Magenta. Nonostante una rilettura e un'analisi più attenta dei documenti, permangono dubbi e punti non chiariti.

La principale difficoltà riguarda la distinzione tra quanto indicato come compensazione nella discussione precedente e quanto effettivamente riportato nella proposta di impegni dedotta dal bilancio delle diffusività e dalle integrazioni pervenute dopo la prima seduta. In particolare, non è chiara la classificazione degli interventi tra "opere a scomputo" e "opere extra oneri", poiché

solo queste ultime possono rientrare nei meccanismi di compensazione sovracomunale.

Viene inoltre ricordato che gli oneri di urbanizzazione sono tributi destinati ai Comuni per la realizzazione della città pubblica, mentre le forme di perequazione sovracomunale previste dalla normativa fanno riferimento esclusivamente a contributi extra oneri, come quelli legati a interventi in deroga o a contributi ulteriori previsti nelle convenzioni urbanistiche.

Si ribadisce che le compensazioni devono riguardare esclusivamente contributi extra oneri, come quelli legati a interventi che consumano nuovo suolo agricolo o a specifiche categorie di interventi previste dalla normativa regionale. È quindi fondamentale distinguere chiaramente tra compensazioni e opere a scomputo degli oneri di urbanizzazione, che non rientrano nella perequazione sovracomunale.

Un ulteriore punto critico riguarda il cosiddetto "servizio a livello intermodale", per il quale si parla di un contributo di alcuni milioni di euro, ma senza che sia stato chiarito né la fonte delle risorse né a quali opere concrete tale somma sarebbe destinata.

Nel riepilogo delle compensazioni discusse a favore degli Enti terzi, vengono indicati:

> 50.000 € per il Comune di Boffalora sopra Ticino (contributo alla realizzazione della passerella sul Naviglio);
>
> 120.000 € per la sentieristica del Parco del Ticino;
>
> 10.000 € contributo per il Comune di Marcallo.

Viene richiamata la proposta della Città Metropolitana di collegare il LUM al sistema di fruizione del PLIS, con l'ipotesi di sviluppare soluzioni alternative e avviare una fase di progettazione congiunta. Per questo intervento è stato stimato un importo di circa 350.000 €, restando in attesa di ulteriori contributi e approfondimenti. Rimane però ancora poco chiaro il contenuto concreto del cosiddetto "servizio a livello intermodale", per il quale si parla di risorse consistenti ma senza una definizione precisa né delle opere previste né della tipologia di contributo previsto per la realizzazione delle stesse.

Viene inoltre sollevata perplessità sul progetto di sistemazione illuminotecnica del teatro: si ritiene che un semplice miglioramento dell'illuminazione non possa essere considerato un intervento con valenza sovracomunale né una vera compensazione. Diverso sarebbe stato, ad esempio, un intervento di efficientamento energetico con effetti ambientali più ampi. Pertanto, si dubita che tale opera possa rientrare tra le compensazioni oggetto della concertazione.

Si ribadisce la necessità di distinguere chiaramente tra opere a scomputo degli oneri di urbanizzazione (che non fanno parte delle compensazioni) e interventi finanziati con risorse aggiuntive, destinati a perseguire obiettivi di perequazione sovracomunale. Si chiede infine un ulteriore approfondimento per chiarire definitivamente questi aspetti.

Da ultimo viene ribadito che l'obiettivo è definire un itinerario coerente che colleghi la stazione di Magenta al nuovo insediamento e valorizzi le connessioni con il PLIS, in un'ottica di integrazione territoriale.

Interviene quindi **LANATI - Comune di Magenta** chiedendo se l'analisi critica presentata tenga conto del contributo trasmesso il 6 febbraio, firmato dai Comuni coinvolti e dal Parco del Ticino. In tale documento sarebbero state dettagliate le schede di "puntuazione" degli interventi, con indicazione precisa di tempi, costi e soggetti attuatori. Viene chiarito che il documento è stato ricevuto e analizzato.

Dal punto di vista tecnico, afferma di aver recepito la sollecitazione relativa all'opera di

collegamento ciclopedonale, ma si evidenziano criticità tecniche, costruttive e localizzative nella realizzazione di una pista ciclabile tra la stazione di Magenta e la pista ciclabile di Marcallo in corrispondenza della SP31. In particolare, viene richiamato il problema del calibro stradale attuale di Via Espinasse, che renderebbe complessa la realizzazione di una nuova infrastruttura ciclabile secondo l'ipotesi prospettata nella precedente riunione.

Evidenzia inoltre che la realizzazione di una pista ciclabile tra la stazione e Marcallo comporterebbe criticità rilevanti per il sistema viabilistico cittadino. Magenta dispone infatti solo di due sottopassi ferroviari e una modifica della viabilità (ad esempio con l'introduzione di sensi unici) richiederebbe uno studio viabilistico complessivo, che al momento non è stato svolto. Senza tale analisi, l'intervento rischierebbe di compromettere l'intero assetto del traffico urbano.

Per questo motivo, il Comune si impegna ad approfondire il tema all'interno della variante al PGT e del nuovo Piano Urbano del Traffico già in corso di redazione, valutando soluzioni alternative più sostenibili.

Dal punto di vista delle compensazioni, si dà conto che:

> 120.000 € sono destinati alla manutenzione e al potenziamento della rete sentieristica del Parco del Ticino;
>
> 50.000 € a un contributo per realizzare una passerella sul Naviglio (Boffalora);
>
> 10.000 € alla mobilità dolce di Marcallo;
>
> ulteriori 50.000 € alla messa in sicurezza dell'attraversamento ciclopedonale sulla SS11 tra Magenta e Marcallo.

Si tratta quindi di un incremento di 50.000 € rispetto alla proposta precedente, ma non si raggiungono i circa 300.000 € ipotizzati nella scorsa conferenza, proprio a causa delle criticità viabilistiche evidenziate.

Per quanto riguarda il teatro, chiarisce che l'intervento non riguarda solo l'illuminazione, ma una riqualificazione più ampia. Pur non avendo una diretta ricaduta ambientale, viene ritenuto un servizio di livello sovracomunale.

Viene inoltre segnalato un significativo investimento in opere extra scomputo (oltre 4 milioni di euro) per il miglioramento dell'accessibilità al LUM: ampliamento della viabilità lungo il canale Villoresi, realizzazione di circa 150 nuovi posti auto e potenziamento del sistema della sosta. Considerando che gli oneri di urbanizzazione ammontano a circa 3,5 milioni di euro, le opere complessive supererebbero i 6,5 milioni, quindi ben oltre lo scomputo dovuto.

BOTTO – CMM sottolinea che, in coerenza con l'articolo 35 del PTM, non servono solo parcheggi ma anche percorsi ciclabili, infrastrutture di interscambio e servizi per l'accessibilità. Si ribadisce che il LUM ha una valenza sovracomunale e che gli interventi proposti mirano a migliorare in modo sostanziale l'accessibilità alla stazione ferroviaria, tema oggi ritenuto centrale.

LANATI - Comune di Magenta ribadisce che il sistema di accessibilità alla stazione ferroviaria di Magenta è oggi in forte difficoltà e che le opere proposte — anche grazie all'impegno economico richiesto al soggetto attuatore — rappresentano un investimento significativo per migliorare tale situazione. Viene sottolineato che non vi è mancanza di chiarezza sulle opere previste né sugli incrementi rispetto alle proposte precedenti: oltre alla messa in sicurezza dell'attraversamento della SS11, vi è l'impegno ad approfondire con uno studio specifico un tracciato alternativo per il collegamento ciclabile verso Marcallo, alla luce delle criticità viabilistiche esistenti.

DEL GOBBO – Sindaco di Magenta Interviene per sottolineare il valore sovracomunale del Teatro

Lirico di Magenta. Viene ripercorsa la storia del teatro, costruito nel 1904, divenuto cinema nel dopoguerra e riportato alla sua funzione originaria nei primi anni 2000 grazie a un investimento comunale di circa 2 milioni di euro.

Il teatro è oggi descritto come una realtà culturale di livello territoriale, non solo comunale, con una stagione sinfonica e teatrale strutturata e un forte legame con il mondo educativo: circa 5.000 studenti frequentano quotidianamente le scuole di Magenta, molte delle quali coinvolte in progetti culturali come "Teatrando". Sono presenti, inoltre, una scuola media a indirizzo musicale, un liceo musicale e numerosi giovani iscritti ai conservatori di Milano e Novara, a conferma di una tradizione musicale radicata.

Sostiene quindi che il teatro non sia una semplice struttura locale, ma un presidio culturale dell'intero territorio del Magentino e dell'area circostante, con ricadute sovracomunali significative. Ne ribadisce pertanto la valenza sovracomunale sottolineando che non si tratta di un semplice teatro "di paese", ma di una realtà culturale di livello territoriale.

Evidenzia inoltre come Magenta si faccia carico da anni di numerosi servizi sovracomunali: un ospedale di secondo livello con funzioni di emergenza-urgenza, una stazione ferroviaria strategica per i pendolari del territorio, la gestione della viabilità e dei parcheggi connessi. Gli interventi richiesti all'operatore, in particolare quelli su parcheggi e accessibilità, vengono quindi presentati come investimenti a beneficio non solo della città ma dell'intero territorio.

Ampio spazio viene dedicato alle criticità infrastrutturali legate alla ferrovia, che divide la città. In passato esistevano tre collegamenti tra centro e zona nord (due passaggi a livello e un sottopasso); con l'arrivo dell'alta velocità sono stati chiusi i passaggi a livello, lasciando oggi solo due collegamenti ravvicinati. Realizzare nuovi sottopassi sarebbe estremamente oneroso e complesso, anche per problemi idraulici. Questo rende molto difficile modificare l'assetto viabilistico (ad esempio introducendo sensi unici o nuove piste ciclabili a doppio senso) senza rischiare il blocco del sistema urbano.

Viene ricordato il precedente tentativo di collegamento ciclabile verso Marcallo lungo via Espinasse fino alla SS11, evidenziando come il nodo della connessione resti un problema strutturale. Il Comune ha comunque dato mandato al redattore del nuovo Piano Urbano del Traffico di approfondire soluzioni possibili, ma nella consapevolezza delle forti criticità tecniche e infrastrutturali esistenti.

Il sindaco ribadisce che non intende assumersi la responsabilità di interventi che possano aggravare la già critica situazione del traffico cittadino. Ogni modifica alla viabilità, in particolare nell'area della stazione, deve essere preceduta da studi approfonditi per evitare il caos, soprattutto considerando la presenza di importanti istituti scolastici (Einaudi e Quasimodo) che generano forti flussi di traffico negli orari di entrata e uscita. Viene sottolineato anche il problema strutturale della carenza di personale nella polizia locale, che rende ancora più complessa la gestione della mobilità.

Si torna poi al tema delle risorse economiche: gli oneri di urbanizzazione secondaria ammontano a circa 3,5 milioni di euro, mentre le opere complessive previste extra oneri superano i 6,5 milioni. Di questi, circa 4 milioni sarebbero destinati a parcheggi e ridefinizione della viabilità (servizio a livello intermodale), mentre circa 2,5 milioni andrebbero al centro sportivo.

BOTTO - CMM : La proposta avanzata al tavolo è quella di riconsiderare l'impiego dei 4 milioni destinati al sistema intermodale, prevedendo non solo parcheggi e strade ma anche interventi coerenti con l'articolo 35 del PTM sui "luoghi urbani della mobilità": percorsi ciclabili protetti, sistemi di mobilità dolce e soluzioni innovative per ridurre la dipendenza dall'auto privata. Si ipotizza di destinare fino a 350.000 €, oltre all'impegno per gli studi, a interventi concreti per

migliorare l’accessibilità ciclabile e sostenibile alla stazione.

L’obiettivo è trovare una soluzione equilibrata che migliori l’accessibilità senza aggravare le criticità esistenti, integrando parcheggi e viabilità con un sistema efficace di mobilità dolce a beneficio dell’intero territorio.

DEL GOBBO – Sindaco di Magenta sottolinea l’impegno storico di Magenta nella mobilità ciclabile sovracomunale, con quattro piste collegate a Corbetta, Marcallo e alle frazioni di Ponte Vecchio e Ponte Nuovo, molte realizzate durante i suoi mandati. Ricorda il finanziamento regionale di 350.000 € per la pista Magenta-Corbetta e altri interventi di riqualificazione.

Evidenzia il futuro collegamento ciclabile Vigevano–Abbiategrasso–Magenta e il sovrappasso ciclopedonale richiesto ad ANAS per garantire accesso sicuro dalla frazione al centro e alla stazione, con ulteriori interventi in corso con Ferrovie dello Stato.

Le opere dell’accordo con l’operatore hanno ricaduta significativa sul territorio e derivano da progetti PFTE, con costi e destinazioni già definiti.

Il sindaco sottolinea che il potenziamento del sistema ciclabile sovracomunale è un tema complesso che richiede attenzione tecnica e progettuale. Interventi come modifiche o stralci dei progetti richiederebbero una revisione completa dei piani già predisposti, con conseguenti tempi e procedure significative.

Ricorda il percorso amministrativo recente: in cinque mesi, con il supporto dell’assessore Gelli e dei tecnici Lanati e Schinocca, l’operazione Novaceta che prevedeva inizialmente circa 6,5 milioni di euro di oneri, sono stati poi raddoppiati a 13 milioni grazie a trattative e scelte politiche di valorizzazione del territorio.

Il sindaco evidenzia l’importanza della coerenza con i documenti di programmazione della città metropolitana e con le norme sull’urbanizzazione e la mobilità sovracomunale. Nonostante la richiesta di ulteriori interventi (350.000 €) sia legittima, qualunque modifica significativa richiederebbe la riapertura del tavolo di concertazione, un mandato esplicito dagli amministratori locali e una revisione dei progetti tecnici già elaborati.

Infine, ribadisce un approccio pragmatico e lungimirante, privilegiando la continuità e l’efficacia degli interventi già pianificati, integrando le osservazioni ricevute e sottolineando che l’obiettivo rimane la valorizzazione sovracomunale delle opere e dei servizi per la città e il territorio.

Sempre il Sindaco afferma che se le integrazioni riguardano esclusivamente un incremento di risorse già previste o la precisazione di destinazioni già identificate, non ci sarebbe bisogno di stralciare o riaprire l’intero progetto. Tuttavia, qualsiasi modifica sostanziale, soprattutto se tocca la viabilità, le piste ciclabili o altri interventi sovracomunali, richiede un approfondimento tecnico e una concertazione tra tutti i soggetti coinvolti.

L’obiettivo è chiudere la pianificazione in modo coerente con i documenti di programmazione già approvati e con gli obiettivi di mobilità sostenibile, senza compromettere la funzionalità del territorio o creare criticità per la città di Magenta e per i comuni limitrofi.

La concertazione è centrale nel definire percorsi, opere e risorse che abbiano ricadute concrete, siano realizzabili tecnicamente e rispettino i tempi di erogazione e di esecuzione previsti.

Magenta ha già un impegno storico nella realizzazione delle ciclabili sovracomunali: la città è collegata con Corbetta e Marcallo, oltre che con le frazioni di Ponte Vecchio e Ponte Nuovo, attraverso quattro piste ciclabili realizzate o completate durante i mandati precedenti.

Magenta sarà inoltre interessata dal futuro collegamento ciclabile Vigevano–Abbiategrasso–Magenta: nell'ambito di questo progetto, è stato richiesto ad ANAS un sovrappasso ciclopedonale per garantire un accesso sicuro dalla frazione di Ponte Vecchio verso il centro e la stazione ferroviaria. Parallelamente, sono in corso interlocuzioni con Ferrovie dello Stato per ulteriori interventi sulla stazione, a dimostrazione dell'attenzione costante al tema della mobilità sostenibile.

LANATI – Comune di Magenta: Le opere oggetto dell'accordo con l'operatore rappresentano quindi una ricaduta significativa per la città e per il territorio, frutto di trattative precise e strutturate. Gli importi indicati derivano da progetti a livello di PFTE (Progetto di Fattibilità Tecnico-Economica), quindi con una quantificazione economica già definita e una destinazione puntuale delle opere.

BOTTO di CMM: concorda ed evidenzia la possibilità di migliorare anche in fase conclusiva le proposte che hanno già consolidato una negoziazione con i soggetti privati.

VASSALLO: ricorda che recentemente è stato trovato un accordo tra quattro comuni, condividendo un percorso di concertazione territoriale.

BOTTO di CMM: sottolinea l'importanza di chiudere, su precisa convergenza in termini sostanziali, determinando un percorso necessariamente più lungo e articolato per l'attuazione degli impegni condivisi: approvazione della convenzione, progettazione definitiva, fideiussioni, cauzioni e tutti gli aspetti economici legati al progetto. Sottolinea inoltre che c'è stata un po' di leggerezza nel non considerare nei tempi adeguati il livello sovracomunale. CMM suggerisce sempre ai Comuni di iniziare la concertazione prima di chiudere e di blindare le convenzioni.

LANATI: rileva che questo intervento stimato in 350.000 € è stato portato a conoscenza da soli 10 giorni e per definire le posizioni sarebbe stato necessario maggior tempo e dialogo. Concorda comunque che tutto si può fare, ma serve il mandato degli amministratori per riaprire il tavolo e modificare i progetti.

BOTTO di CMM: evidenzia che dalla consegna iniziale del bilancio delle diffusività e dall'avvio dell'attività istruttoria, sono emerse carenze proprio sulla dimensione sovracomunale. Sono state segnalate diverse volte queste criticità, ma non sono mai state integrate.

DEL GOBBO Sindaco di Magenta: Esprime gratitudine al Presidente del parco e alla buona volontà di tutti i comuni della zona: ci siamo incontrati 3–4 volte e abbiamo trovato una sintesi su un documento e non considera essenziale la proposta di Città metropolitana.

Botto di CMM: evidenzia le motivazioni della proposta: il senso è collegare un luogo urbano con il parco e altri elementi di rilevanza metropolitana, compensando l'impatto territoriale e paesaggistico dell'operazione. Si prende atto che gli amministratori conoscono il territorio e ne segnalano criticità, ma è necessario anche salvaguardare un interesse sovracomunale, trovando un punto di equilibrio con tutti, aprendo anche all'ipotesi di altre soluzioni di rilevanza ambientale.

DEL GOBBO Sindaco di Magenta: Ricorda, inoltre, che quell'area era industriale (ex Snia Viscosa) per la quale l'operatore ha speso circa 8 milioni di euro per la bonifica. L'area è stata bonificata, per cui si è riportato alla città di Magenta e al territorio un'area che prima era industriale e abbandonata.

PARCO TICINO: Riguardo alle proposte di riforestazione, non è d'accordo se venisse fatta su suolo agricolo, tuttavia è favorevole al rimboschimento in aree standard a confine, da riqualificare e rigenerare.

BOTTO di CMM: Sul tema della mobilità sostenibile, chiede al sindaco e all'assessore un impegno

a potenziare e incrementare il sistema di piste ciclabili, anche utilizzando altre risorse in un arco temporale definito. L'impegno potrebbe vincolare un valore economico di 350.000 €, anche senza un progetto definito oggi. L'importante è prendere un impegno concreto per incrementare il sistema, collegando ad esempio la stazione, come già previsto dal Piano Urbano del Traffico e dal PGT. Ricorda inoltre che un mancato accordo ai sensi dell'art. 10 NdA del PTM comporterebbe le sanzioni previste, quali ad esempio l'esclusione dell'amministrazione dall'accesso ai fondi del Programma "PMMR".

VASSALLO: Rileva che riguardo alla concertazione tra Comuni, la conferenza deve chiudersi con una decisione a maggioranza sui voti, al netto delle valutazioni sulla fattibilità della pista ciclabile. Auspica di evitare rinvii, perché la mancata ottemperanza ai procedimenti obbligatori (articolo 10) comporta l'esclusione dai benefici della cooperazione con la Città Metropolitana per i comuni che non votano.

DEL GOBBO Sindaco di Magenta Dal Comune è stata portata una proposta con ricadute complessive di circa 230.000 € sul territorio. Magenta ha una storia amministrativa importante e continuerà a lavorare in questo senso. A breve presenteremo il Piano Urbano del Verde, uno dei pochi comuni in Lombardia a farlo, che definirà interventi sul Parco del Ticino e sulla città, senza ulteriori cementificazioni.

Questo permetterà di implementare le tempistiche centrali e collegare non solo la stazione, ma anche luoghi importanti come ospedale e scuole. Si tratta di una proposta su cui abbiamo lavorato e vorrei che fosse presa in considerazione. Riprendendo quanto dichiarato dall'arch. Botto, sottolinea che la non ottemperanza alle prescrizioni del PTM, escluderebbe dall'accesso ai fondi del PMRR. L'accordo coinvolge comunque il Comune di Marcallo, il Parco del Ticino e il Comune di Boffalora. A questo punto decadrebbero anche le contribuzioni di 230.000 € ai vari enti.

Sostiene l'esigenza di sostenibilità economica. Se si riesce a inserire all'interno delle opere già previste la ciclabile verso il luogo urbano della mobilità, questa viene accolta come opera a servizio. A seguito delle necessarie trattative, si può rimodificare l'intervento senza chiedere un impegno economico maggiore, adeguandosi alla richiesta. All'interno della validità della Convenzione, nell'arco decennale di attuazione dei vari lotti, è necessario trovare opere compensative o un ulteriore tracciato del sistema di ciclabili.

Questo può essere realizzato con fondi comunali o con fondi dell'operatore. La valutazione economica spetta agli amministratori.

In sintesi bisogna studiare e realizzare, nell'arco della validità della Convenzione, un incremento del sistema di piste ciclabili, come da proposta iniziale.

BOTTO di CMM: Richiamando la sottovalutazione iniziale da parte del Comune del tema della sovracomunalità e delle opere, conviene sul convergere su una soluzione condivisa.

DEL GOBBO Sindaco di Magenta: Se può andar bene oggi abbiamo messo sul tavolo 230.000 €, e proponiamo di impegnarci noi a metterne altri 150.000 € in modo da arrivare a 380.000 €.

Per quanto riguarda l'arco di validità della Convenzione, mettiamo questi interventi tra le opere previste, con tempi definiti come avete già indicato. L'obiettivo è convergere su questa soluzione. Mettiamo un termine: nei primi tre anni, visto che ci sono altri aspetti comunali non pertinenti a questo, si completano i primi interventi, poi il resto nell'arco del quinquennio successivo.

La proposta di puntuazione e valutazione sarà dettagliata ed inserita nell'Accordo Territoriale a completamento di tutto il processo

La proposta di puntuazione da mettere ai voti si compone di:

50.000 € per il progetto e contributo alla realizzazione della passerella sul Naviglio, da realizzare in Comune di Boffalora

120.000 € per interventi sulla sentieristica del Parco del Ticino

10.000 € di contributo a Marcallo (opere di adeguamento viabilistico e messa in sicurezza, di Strada Marcallo/Vicinale Delle Vigne)

50.000 € per la messa in sicurezza dell'attraversamento ciclopedonale sulla SS11 tra Magenta e Marcallo a potenziamento del sistema di mobilità dolce esistente

150.000 € da destinare in opere ciclopedonali di rafforzamento del LUM per il collegamento delle piste ciclabili esistenti con realizzazione di nuovo tratto ciclopedonale tra Marcallo e la stazione ferroviaria di Magenta entro cinque anni dall'accordo, termine per la realizzazione degli altri interventi della proposta di puntuazione.

Per un totale di **380.000 €** a carico del soggetto attuatore della rigenerazione dell'area della ex Novaceta.

La proposta viene messa ai voti e viene approvata da tutti i partecipanti.

La conferenza chiude i lavori alle ore 18,20, con l'impegno di trasmettere il verbale della riunione odierna in breve tempo.

Comune di Magenta	Sindaco Luca Del Gobbo
Comune di Marcallo con Casone	Sindaco Fausto Coatti
Comune di Boffalora Sopra Ticino	Sindaco Sabina Doniselli
Parco Lombardo della Valle del Ticino	Presidente Ismaele Rognoni
Città Metropolitana Milano	Arch. Isabella Susi Botto

Firmato digitalmente da:
Botto Isabella Susi
Firmato il 16/03/2026 16:17
Seriale Certificato: 4880072
Valido dal 22/09/2025 al 22/09/2028
InfoCamere Qualified Electronic Signature CA

Documento informatico firmato digitalmente ai sensi del T.U. 445/2000 e del D.Lgs 82/2005 e rispettive norme collegate)

Verbale redatto da: Nausica Pezzoni

Firmato digitalmente da: Eugenio Radice Fossati Confalonie
Data: 19/05/2026 11:53:14